ROK XVII. Warszawa, Sierpień 1936 r. Nr. 6 (255)

MASZYNISTA

ORGAN ZWIAZKV ZAW. MASZYNISTOW KOLEJOWYCH

PISMO POŚWIĘCONE SPRAWOM MASZYNISTÓW I KOLEJNICTWU

Wychodzi 1 każdego miesiąca. Redakcja i Administracja: Warszawa, Chmielna 9 m. 9, tel. 595-28 i 539-00. Konto czekowe P.K.O. 3585. Cena pojedyńczego numeru 25 groszy. Członkowie Związku otrzymują czasopismo bezpłatnie. Rękopisów Redakcja nie zwraca. Anonimów nie uwzględnia się. Ceny ogłoszeń na ostatniej stronie.

ZNOWU ZASŁUŻENI

Powołana przez p. Ministra Skarbu komisja, mająca na celu rozpatrzenie zagadnień emerytalnych, dała nareszcie o sobie znak życia. Przed kilkoma dniami ogłoszono w prasie komunikat, w którym komisja ta, obradująca przy współudziale posłów, udowadnia na podstawie długiego szeregu cyfr stanowczo, iż o wycofaniu krzywdzącej noweli emerytalnej dla ogółu emerytów mowy być nie może, że natomiast mogą liczyć na pewne względy i na przywrócenie pełnej zaliczalności czasu służby zaborczej — zasłużeni.

Sprawą zaopatrzeń emerytalnych, oraz działalnością, metodami pracy i projektami wspomnianej komisji zmuszeni będziemy zająć się osobno. W tej chwili interesują nas owi „zasłużeni".

Damy z pewnością wyraz powszechnemu przekonaniu całego ogółu pracowników kolejowych (pominąwszy oczywiście samych bezpośrednio zainteresowanych), jeśli stwierdzimy, że kolejarze mają już dosyć tego ustawicznego faworyzowania „zasłużonych". Trwa ono już tak długo, sięga tak głęboko i mąci tak bardzo stosunki służbowe na P. K. P., że czas byłby już skończyć raz wreszcie z dalszem pogłębianiem i akcentowaniem podziału pracowników na pełnoprawnych i uprzywilejowanych pod każdym względem i w każdym kierunku, oraz na szarą, lecz stanowiącą olbrzymią większość, masę pracowników II klasy, którzy nietylko już żadnych przywilejów, lecz nawet i praw niemal żadnych nie posiadają.

Trudno się przedewszystkiem pogodzić z takim sposobem dyskontowania zasług dla Państwa, czy też dla Narodu. Dalecy jesteśmy od przypuszczenia, iż ci, którzy walczyli o niepodległość, lub na innem polu odznaczyli się w pracy niepodległościowej, czynili to z chęci zysku, czy też w celu zapewnienia sobie co lepszych i bardziej intratnych stanowisk, lepszego przydziału, wielokrotnych awansów i lepszego wymiaru zaopatrzenia emerytalnego. Jednakże faworyzowanie tych zasłużonych na każdym kroku i pod każdym względem musi, choćby mimowoli, poniżyć w oczach ogółu wartość samej zasługi, którą obdziera się tą drogą z wszelkiego uroku poświęcenia i bezinteresowności i sprowadza się do poziomu zyskownego interesu.

Wiele jest ponadto wątpliwości co do zasług samych. Do grona zasłużonych zaliczają się często ludzie, którzy nie zdołali sobie zasłużyć na szacunek i poważanie w swojem środowisku, pomijając już tych, na których ciążą wcale brzydkie zarzuty. Rodzaje zasług wynagradzanych rozmaitemi przywilejami są również rozmaite. Obok zasług w pracy niepodległościowej i w walkach o wolność wynagradza się nadto, a często i przedewszystkiem, zasługi w pracy politycznej z czasów najnowszych. Zasługi w dziedzinie tworzenia dla wiadomych celów jednych organizacyj i rozbijanie innych, wreszcie zasługi w spełnianiu misyj i obowiązków o tyle delikatnych, o ile tajnych i poufnych. W takich warunkach wypacza się w przekonaniu ogółu samo pojęcie zasługi i nabiera posmaku ironicznego.

I to wreszcie nie jest bez znaczenia, że do grona uprzywilejowanych ma prawo należeć nie ten, kto ma rzeczywiście zasługi, lecz ten, czyje zasługi zostały uznane i przypieczętowane, nierzadko dlatego, że sam się o to upomniał i umiał się odpowiednio zareklamować. Ludzie, ustalający listę zasłużonych, też nie grzeszą zbytkiem objektywizmu, wskutek czego zdarzyło się, iż do grona uprzywilejowanych należą z reguły sami swoi ludzie, nieposzlakowani pod względem prawowierności przekonań politycznych i należący do jednego i tego samego obozu.

Choćby nawet jednak i same zasługi nie ulegały żadnej wątpliwości i zasłużeni wszyscy byli kryształowej czystości, to i tak utrzymywania podziału pracowników na dwie grupy o równych prawach nie możnaby uznać za wskazane. Przywileje wówczas tylko mają sens i uzasadnienie, gdy lepszym prawom odpowiadają zwiększone obowiązki. Tymczasem nasi uprzywilejowani tem się właśnie odznaczają, że do żadnych obowiązków poczuwać się nie chcą, że cieszą się pobłażaniem, bezkarnością i prawem wyręczania się w pracy pracownikami II-ej klasy. Cały ciężar obowiązków i cała surowość odpowiedzialności spoczywa natomiast na tych właśnie, którzy nie posiadając przywilejów i praw wyjątkowych, muszą czynić należycie, regularnie i prawidłowo co do nich należy. Zmontowany w ten sposób aparat przedsiębiorstwa, czułego na wszelkie usterki,

musi kuleć i chromać i kuleje też rzeczywiście niepokojąco.

Kolejarze patrzą od wielu już lat na ustawiczne forytowanie zasłużonych. Nie protestowali przez czas dłuższy w przekonaniu, że się raz wreszcie skończy rozdawanie nagród i że nastaną nakoniec normalne czasy, w których wartość pracownika mierzy się obecną wydatnością w służbie, nie zaś zasługami z przed lat 20, czy też 40. Okazuje się jednak, że przywilejom tym niema końca, że zasłużeni, wciąż zresztą jedni i ci sami ludzie, awansują pokilkakroć przy każdej sposobności, otrzymują coraz to nowe korzyści, coraz to nowe nagrody, coraz to lepsze stanowiska i że im wciąż tego jeszcze zamało. Jakaż może być w tych warunkach perspektywa przyszłości służbowej pracownika, który przed wojną do Legjonów nie należał, bo pracował np. na drodze chińskiej, lub miał podówczas lat 12, w wojsku nie służył, bo go zatrzymano w służbie kolejowej, do właściwej organizacji politycznej nie należy, bo nie ma na to czasu lub ochoty, a poufnemi sprawami zajmować się nie chce, bo się tem brzydzi? Zostanie napewne wciąż owym pracownikiem II klasy, ponosić będzie pełną odpowiedzialność za ciężką swoją pracę, przeżywać będzie gorzki swój los w zapomnieniu i do szczęśliwych zaliczać się będzie, jeśli danem mu będzie dobrnąć szczęśliwie do kresu swej wędrówki służbowej w tej grupie uposażenia, w której zaczął służyć.

Nie trudno chyba zrozumieć, iż opisanych stosunków nie można uznać za normalne i jasnem jest również, że okres dyskontowania przewagi politycznej nie może trwać zbyt długo bez dotkliwego niebezpieczeństwa dla Państwa i dla aparatu kolejowego. Mimo to jednak okres ten trwa już lat 10, a jak świadczy wspomniany na wstępie komunikat, dotąd się jeszcze nie skończył. Nie wiemy, co chcą w ten sposób osiągnąć czynniki miarodajne. Jeśli nagradzanie i nadawanie przywilejów zasłużonym ma być jednym ze sposobów politycznego opanowania kolejarzy, to środek ten jest, zdaniem naszem, nieudolny, budzi bowiem tylko rozgoryczenie i nienawiść, pokrytą zwierzchu pozorami uległości. Jeśli zaś ktoś myśli, że tą drogą usprawnić można kolejnictwo i przygotować je należycie do zadań obrony Państwa, ten również myli się gruntownie. Sami zasłużeni kolei nie uruchomią, ani transportów nie poprowadzą, trzeba będzie, chciał nie chciał, zaapelować także i do zwykłych śmiertelników. Czyż nie lepiej i nie praktyczniej zacząć to czynić już teraz, już obecnie, nie czekając, aż rozgoryczenie wśród nich pogłębi się i rozpowszechni do granic niepożądanych?

O ile się nie mylimy, zaapelował niedawno p. Generalny Inspektor Sił Zbrojnych do Legjonistów, aby wyrzekli się przywilejów, rozpoczęli surowe życie i zabrali się wespół z całem społeczeństwem, z wszystkimi ludźmi dobrej woli do ciągnięcia łańcucha, do którego uwiązana jest Polska. Wśród kolejarzy nie brak ludzi dobrej woli, ale przywilejów jest stanowczo za dużo. Gotowi jesteśmy ciągnąć ów łańcuch z całą siłą i z pełnem poświęceniem, ale ciągnijmy wszyscy jednakowo, bo nic z tego nie wyjdzie, jeśli niektórzy z pośród nas nietylko będą się w pracy tej wałkonić, lecz nadto bić będą ciągnących po głowie.

STANOWISKO ZARZĄDU GŁÓWNEGO WOBEC ZMIANY SYSTEMU WYNAGRODZEŃ ZA CZAS SŁUŻBY NA PAROWOZIE

Zarząd Główny Z. Z. M. uchwalił na posiedzeniu dn. 5. VII. 1936 następującą rezolucję:

„Po dokładnem rozważeniu zasad nowego systemu obliczania należności drużyn parowozowych za czas pełnienia służby na parowozie, wprowadzonego w życie zarządzeniem p. Ministra Komunikacji z dn. 30 maja 1936 roku Nr. P. 6/40/7/36 Dz. Urz. M. K. Nr. 33 poz. 162, oraz po rozpatrzeniu przykładowych obliczeń porównawczych należności drużyn parowozowych z tego tytułu w/g dawnych i w/g nowych przepisów — Zarząd Główny Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce, stwierdza, co następuje:

1) Nowy system wprowadzony został nietylko bez zgody interesowanych pracowników i bez porozumienia się z ich przedstawicielstwem zawodowem, lecz nadto z mocą wsteczną i bez uprzedzenia. Taka metoda postępowania nie może być uznana ani za właściwą i celową, ani za zgodną z zasadami, które w/g oświadczenia p. Ministra Komunikacji kierować winny stosunkiem naczelnych władz P. K. P. do personelu kolejowego, a wskutek tego nie może się przyczynić do wzrostu zaufania pracowników w szczerość i lojalność władz kolejowych wobec najżywotniejszych ich praw i interesów, co uznać należy za okoliczność niepożądaną, zwłaszcza w obecnych naprężonych stosunkach społecznych i politycznych.

2) Nowy system pociąga za sobą — pominąwszy przypadkowe i sporadyczne wyjątki — znaczną obniżkę należności. Obniżka ta, sądząc z dotychczas rozpatrzonych przykładów, przewyższa w niektórych wypadkach 80%, przeciętnie zaś wynosi około 45% w porównaniu do zarobków możliwych do uzyskania i uzyskiwanych rzeczywiście na zasadzie przepisów, które obowiązywały poprzednio. Tak dotkliwa obniżka nie da się uzasadnić sytuacją finansową P. K. P. w okresie, w którym przedsiębiorstwo to dysponuje miljonowemi funduszami na zbędne, luksusowe, a nawet wręcz szkodliwe inwestycje, jak np. elektryfikacja węzła kolejowego warszawskiego, kolejka na Kasprowy Wierch i aparaty systemu „Pyram", oraz gdy utrzymane zostały bez zmiany wysokie i podwyższone o kilkaset procentów kosztem personelu wykonawczego uposażenia wysokich funkcjonarjuszy administracji kolejowej, tudzież pobierane przez nich dodatki funkcyjne. Wskazana wyżej znaczna obniżka dotyka pracowników w chwili, gdy ich uposażenie zasadnicze, wskutek wielokrotnych reform, obniżek i skasowania różnego rodzaju należności ubocznych, nie przekracza już minimum najskromniejszej egzystencji, oraz gdy ponadto spoczywa na nich nadal ciężar ofiar na rzecz zapewnienia równowagi budżetowej w postaci podatku specjalnego. W tych warunkach wspomniane obniżenie wynagrodzeń uznane być musi za niesłuszne i krzywdzące i przyczynić się może niewątpliwie do spotęgowania i pogłębienia fermentu i niezadowolenia oraz do rozpowszechnienia się nastrojów wysoce niepożądanych z punktu widzenia interesów państwa i obrony kraju.

3) Zarząd Główny Z. Z. M. zmuszony jest podkreślić nie poraz pierwszy, iż należności, które drużyny parowozowe pobierają za czas pełnienia służby na parowozie, nie stanowią dla nich żadnego przywileju, lecz, że są tylko ekwiwalentem diet za wyjazdy służbowe, do których mają prawo wszyscy bez wyjątku pracownicy państwowi i prywatni bez względu na stanowisko i rodzaj zajęcia, a których drużyny parowozowe nie pobierają. Zarząd Główny podkreśla ponadto, iż drużyny parowozowe nie mają prawa ani do dodatku za służbę nocną, — ani do dodatków funkcyjnych, które to prawo służy wielu innym rodzajom pracowników, których służba jest bez porównania mniej odpowiedzialna, niebezpieczna i wyczerpująca, aniżeli służba pracowników parowozowych. Zaskoczeni dotkliwą obniżką swych należności pracownicy parowozowi muszą wobec tego przypomnieć, iż warunki ich pracy należą do wyjątkowo uciążliwych, że przyczyniają się one do nadmiernie szybkiego zużycia sił fizycznych i psychicznych, że rodzaj służby, którą pełnią pracownicy parowozowi, naraża ich na utratę zdrowia i życia, o czem świadczą liczne ofiary, padłe na posterunku służbowym, oraz, że ponadto drużyny parowozowe ponoszą wobec swoich władz i wobec społeczeństwa surową i nieznaną w innych zawodach odpowiedzialność karno-sądową i dyscyplinarną, tudzież, że ich opiece i obowiązkowości powierzona jest gwarancja prawidłowości i bezpieczeństwa ruchu kolejowego, a co zatem idzie zdrowia i życia podróżnych oraz całości wartościowego majątku państwowego. Gdy zatem obniżono w sposób tak bezprzykładny należności pracowników parowozowych za czas służby

na parowozie, pozostawiając bez zmiany uposażenia i dodatki, ryczałty itp. pobierane przez wyższych funkcjonarjuszy administracji kolejowej — trudno się oprzeć wrażeniu, iż wobec pracowników parowozowych zastosowano w tym względzie normę wyjątkową, na co nie zasłużyli z uwagi na warunki swojej pracy oraz na powagę swej odpowiedzialności.

4) Zarząd Główny Z. Z. M. zdaje sobie sprawę z konieczności usprawnienia administracji P. K. P. przez uproszczenie formalności manipulacyjnych i rachunkowych. Dlatego też — zgodnie zresztą z powtarzanemi wielokrotnie uchwałami odpowiednich organów Związku — wyraża zgodę na uproszczenie systemu wymiaru należności przez wprowadzenie dodatków godzinowych wzamian za poprzednie dodatki godzinowe i kilometrowe. Zarząd Główny przekonany jest jednakże, iż zdrowa myśl uproszczenia systemu zniekształcona została przez niewłaściwe i krzywdzące jej zastosowanie. System oparty na zarządzeniu M. K. z dn. 30 maja 1936 r. przewiduje wypłatę dodatku godzinowego jedynie i wyłącznie za czas jazdy wskazany w służbowym rozkładzie jazdy, a więc za czas z reguły teoretyczny, a bardzo często fikcyjny, nie uwzględnia natomiast ani rzeczywistego czasu pracy parowozowej, ani też rzeczywistego czasu nieobecności pracownika poza miejscem stałego zamieszkania, co jest momentem rozstrzygającym, jeśli chodzi o słuszne i sprawiedliwe określenie sumy należności. Zarząd jest przekonany, iż sprawiedliwe ustalenie systemu oraz wysokości stawek dodatku godzinowego możliwe jest tylko przez uwzględnienie całego czasu służby oraz niebecności pracownika poza miejscem stałego zamieszkania i wobec tego domaga się wprowadzenia dodatku godzinowego za czas od chwili przyjęcia parowozu w parowozowni macierzystej do chwili oddania go w tejże parowozowni, a więc z uwzględnieniem zarówno czasu przyjęcia jak i zdania parowozu w parowozowni macierzystej i zwrotnej, jak też i czasu pobytu w tej ostatniej parowozowni, tudzież takiego określenia stawek tego dodatku, aby umożliwiały one osiągnięcie conajmniej takich zarobków, jakie drużyny uzyskiwały z tego tytułu przed zmianą systemu na zasadzie przepisów, które obowiązywały poprzednio.

5) Równocześnie z zarządzeniem o zmianie systemu wynagrodzenia pracowników parowozowych za czas służby na kolejach normalnotorowych ogłoszone zostało rozp. M. K. z dn. 30. V. 1936 r. Nr. P. 6/39/6-36 o dodatkach wagonowo-strefowych dla personelu parowozowego i pociągowego kolei wąskotorowych. Zarządzenie to nie znajduje usprawiedliwienia nawet w tendencji do uproszczenia formalności manipulacyjno-rachunkowych, albowiem nie zmienia w niczem i nie upraszcza wogóle obowiązującego dotychczas systemu. Natomiast wprowadza obniżkę stawek, a więc i zarobków w wysokości od 20 do 30%, co z przytoczonych powyżej względów nie może być uznane ani za usprawiedliwione, ani też za słuszne.

6) Równocześnie z obniżką należności godzinowych za czas jazdy pociągowej obniżone zostały również w sposób dotkliwy stawki godzinowego za czas służby manewrowej. Interesowani pracownicy odczuwają obniżkę tę szczególnie dotkliwie z uwagi na bardzo niski poziom dotychczasowych zarobków w pracy przetokowej oraz na wyjątkowo trudne, odpowiedzialne i niebezpieczne warunki pracy personelu w tej służbie zatrudnionego.

7) Po myśli postanowień § 7 omawianego zarządzenia M. K. oraz po myśli wyjaśnień ze strony Ministerstwa Komunikacji — nowy system wprowadzony został tytułem próby i ma być poddany rewizji w miarę potrzeby po upływie trzech miesięcy. Pragnąc wyzyskać lojalnie tę drogę zmiany krzywdzącego systemu, Zarząd Główny poleca Prezydjum Związku skompletowanie materjału statystycznego i przedłożenie Ministerstwu Komunikacji umotywowanych wniosków po myśli wyłuszczonych powyżej zasad wytycznych. Ponieważ nie jest rzeczą właściwą ani sprawiedliwą, aby próba nowego systemu odbywała się na koszt pracowników, przeto Zarząd domaga się wprowadzenia słusznych i sprawiedliwych zasad wynagradzania za czas pełnienia służby na parowozie z ważnością od dnia 1 czerwca 1936 roku.

8) Zarząd Główny Z. Z. M. zdaje sobie w zupełności sprawę z tego, iż streszczone powyżej postulaty i wnioski pracowników wówczas tylko będą mogły liczyć na rozpatrzenie i załatwienie, gdy oparte będą o jednolitą opinję interesowanego personelu i gdy na ich straży stać będzie silna jednolita i zdolna do uczciwej obrony interesów pracowniczych organizacja zawodowa. Zarząd świadomy jest również faktu, iż nieoczekiwane wprowadzanie w życie podobnych zarządzeń bez zgody i bez porozumienia się z interesowanym personelem możliwe jest dlatego tylko, iż wśród pracowników istnieją i działają organizacje zawodowe, które, ciesząc się pełnem zaufaniem i poparciem administracji kolejowej, nie cofają się przed żadnym sposobem działania, byle tylko stłumić wśród pracowników wszelką krytyczną myśl i nie dopuścić do ujawnienia prawdziwych nastrojów i poglądów personelu na zarządzenia władzy. Zarząd Główny przypomina ponadto interesowanym pracownikom, iż sprawiedliwy system wynagrodzenia za czas spędzony w drodze na parowozie wywalczony został swego czasu własnym wysiłkiem i własnemi ofiarami pracowników parowozowych, zorganizowanych w Związku Zawodowym Maszynistów Kolejowych w Polsce nietylko bez poparcia, lecz wprost wbrew stanowisku i usiłowaniom t. zw. ogólnych związków zawodowych, które nie miały nigdy i nie mają w chwili obecnej ani ochoty ani szczerego zamiaru stawać w obronie najsłuszniejszych nawet odrębnych postulatów tej gałęzi służby. Dlatego Zarząd Główny uważa za swój obowiązek zwrócić uwagę pracowników, iż powodzenie starań Zarządu Z. Z. M. o zmianę krzywdzącego systemu wynagrodzenia za czas pełnienia służby zależy jedynie i wyłącznie od tego, czy pracownicy parowozowi potrafią w naznaczonym sobie trzymiesięcznym okresie dokonać konsolidacji swej opinji oraz przeprowadzić zjednoczenie organizacyjne. Dlatego też Zarząd postanowił zwrócić się do wszystkich pracowników parowozowych z wezwaniem do bezzwłocznej likwidacji rozłamu organizacyjnego i do zjednoczenia się celem obrony najżywotniejszych interesów zawodowych pod sztandarem Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce".

MEMORJAŁ PREZYDJUM Z. Z. M. W SPRAWIE GODZINOWEGO

W sprawie godzinowego Prezydjum Związku złożyło w M. K. memorjał treści następującej:

Warszawa, dnia 30 lipca 1936 r.

Do
Ministerstwa Komunikacji

dotyczy zmiany systemu obliczania należności za czas służby parowozowej.

Zarządzenie p. Ministra Komunikacji z dn. 30.V. 1936 Nr. P. 6/40/7/36 o dodatkach dla drużyn parowozowych za czas służby na parowozie ogłoszone w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 33 z r. 1936 pod poz. 162 wprowadziło zasadnicze zmiany w systemie obliczania należności personelu parowozowego za czas spędzony w służbie. Obaliło ono system dotychczasowy, który obowiązywał bez zmian istotnych przez lat 12 i do którego przyzwyczajona była zarówno administracja kolejowa jak też i zainteresowany personel, a opierając się na założeniach odmiennych niż te, które istniały poprzednio, rozstrzygnąć musiało i rozstrzygnęło rzeczywiście wiele spraw związanych z praktyką życia służbowego, a interesujących personel parowozowy z uwagi na wymiar zarówno globalny jak też i indywidualny jego zarobków.

Wiadomo nam, że prace mające na celu przygotowanie zmiany omawianego systemu toczyły się w M. K. przez czas dłuższy i były przedmiotem wszechstronnej dyskusji. Mimo to jednak Ministerstwo nie uznało za

rzecz stosowną poinformować o swoich zamierzeniach przedstawicieli zainteresowanego personelu, w szczególności zaś naszego Związku i nie dało nam możności przedstawienia naszych uwag i wniosków. Co więcej, na wielokrotne interwencje i zapytania, kierowane do osób w tym względzie miarodajnych, otrzymywaliśmy oświadczenia, zaprzeczające istnieniu zamiaru zmiany systemu obliczania należności za czas służby na parowozie i to nawet wówczas, gdy wspomniane na wstępie zarządzenie p. Ministra było gotowe do publikacji, bądź też już opublikowane.

Nie umiemy się doszukać powodów, któreby uniemożliwiały zasięgnięcie opinji przedstawicielstwa zawodowego interesowanych pracowników przed rozstrzygnięciem tej sprawy, nie mającej ani charakteru tajnego, ani znaczenia ogólnego, a dotyczącej tak blisko interesów życiowych i służbowych personelu. Nie umiemy również zrozumieć przyczyn, któremi wytłumaczyćby można wydanie zarządzenia tej treści bez uprzedzenia i niespodzianie. Przeciwnie, przekonani jesteśmy, że współpraca z przedstawicielstwem pracowników i wysłuchanie uwag, opartych na doświadczeniu praktycznem, pozwoliłoby uniknąć wielu błędów i usterek, od których omawiane zarządzenie nie jest wolne. Ponadto zaś przyczyniłoby się niewątpliwie do ugruntowania wzajemnego zaufania pomiędzy pracownikami i władzą naczelną P. K. P., co z uwagi na ogólny interes społeczny, oraz na dobro służby uznać należy za rzecz ważną i pożądaną.

Sposób, zastosowany przez M. K. przy wydaniu omawianego zarządzenia, wzbudził wśród personelu z opisanych wyżej powodów bardzo poważne rozgoryczenie, a wobec tego przekonani jesteśmy, iż nie powinien być powtarzany w przyszłości. Przedkładając tedy poniżej szereg uwag, dotyczących treści zarządzenia p. Ministra z dn. 30.V. 1936, prosimy Ministerstwo o zawiadomienie nas, czy i w jakim kierunku zamierza skorzystać z przewidzianej w § 7 ust. 3 możliwości zmiany tegoż rozp. po upływie 3-miesięcznego okresu próbnego i o umożliwienie nam przedstawienia i uzasadnienia naszego stanowiska w tej sprawie.

*

Postanowienia zarządzenia p. Ministra Komunikacji z dn. 30.V. 1936 roku Dz. Urz. Nr. 33 poz. 162 nasuwają nam następujące uwagi krytyczne, które sformułowane zostały zgodnie ze stanowiskiem ogółu naszych członków, ujawnionem na licznych zebraniach oraz na podstawie uchwały Zarządu Głównego naszego Związku z dn. 5.VII. 1936 r.

1) Obniżka należności w służbie pociągowej. Zastosowanie nowych zasad wynagradzania za czas służby na parowozie pociąga za sobą znaczną obniżkę należności. Opierając się na obliczeniach, opartych na kilkudziesięciu przykładach różnych rodzajów służby w różnych parowozowniach i pomijając zarówno rażące przykłady obniżek bardzo wysokich (do 80%), jak też i przypadkowe przykłady również nieoczekiwanych zwyżek, stwierdzamy, iż przeciętna obniżka wynosi na pociągach pasażerskich (pośpiesznych, osobowych i mieszano-osobowych) około 35 — 40%, zaś na pociągach towarowych 25 — 33%. Aczkolwiek zdajemy sobie sprawę z trudności, z jakiemi przedsiębiorstwo P. K. P. musi obecnie walczyć, zwłaszcza z powodu obniżenia taryf przewozowych, to jednak nie możemy uznać, aby obniżka należności była należycie uzasadniona. Na rzecz uzdrowienia i naprawy sytuacji gospodarczej ponoszą ciężary także i pracownicy, którzy z tego tytułu doznali wielokrotnych obniżek uposażenia i uszczuplenia wielu wartościowych uprawnień, obciążeni zostali bardzo poważnie z tytułu subskrypcji Pożyczki Narodowej i Inwestycyjnej, ostatnio zaś opłacają na ten cel wysoki i dotkliwy podatek specjalny. Wskutek tego stopa życiowa pracowników obniżona została poniżej granic możliwości, a pracownicy nie mają już możności odpowiedniego utrzymania swych rodzin, zwłaszcza, że obniżka uposażeń nie znalazła wystarczającej rekompensaty w obniżeniu kosztów utrzymania. Ponadto należności, których dotyczy omawiane zarządzenie, służyć mają, według założenia, na pokrycie zwiększonych wydatków w czasie wyjazdów służbowych, a miarodajne w tym względzie koszty żywności nie zostały bynajmniej obniżone. Pozatem interesowani pracownicy wiedzą, iż mimo pewne trudności budżetowe P. K. P. posiadają i wydatkują znaczne fundusze na rozmaite inwestycje, które nie mają charakteru ani koniecznych ani nawet pilnych, a wobec tego sądzą, że oszczędności na skromnych zarobkach personelu nie należą do nieodzownie potrzebnych, wreszcie zmuszeni jesteśmy powołać się na wielokrotne oświadczenia przedstawicieli M. K. składane wobec delegacji naszego Związku, w myśl których Ministerstwo, podejmując prace badawcze nad zmianą systemu, nie miało bynajmniej zamiaru uzyskiwać oszczędności na obniżce należności personelu, lecz zamierzało zadowolić się oszczędnościami, wynikającemi z uproszczenia manipulacyj ewidencyjnych i rachunkowych. Wobec tego powołując się na uchwałę XIII Walnego Zjazdu Delegatów naszego Związku, przedłożoną i uzasadnioną w piśmie naszem z dnia 4.V. 1936 r. Nr. PP/I, prosimy o określenie stawki godzinowego w takiej wysokości, aby zapewniała ona poziom należności za czas służby na parowozie nie niższy naogół od uzyskiwanego przed dniem 1.VI. 1936 na zasadzie poprzednio obowiązujących przepisów.

2) „Godzinowe" jako zasada obliczania należności. Wprowadzenie systemu „godzinowego" zamiast dawnego „godzinowego" i „kilometrowego" uważamy za celowe ze względu na uproszczenie dotychczasowych nadmiernie a bezpotrzebnie zawiłych formalności i manipulacyj ewidencyjnych i rachunkowych, oraz za słuszne z punktu widzenia sprawiedliwości w wymiarze należności. Jednakże zasada ta wówczas tylko może być uznana za racjonalną, jeśli sposób jej zastosowania będzie właściwy. Zarządzenie M. K. z dnia 30.V. 1936 r. wymogom tym nie odpowiada, a wobec tego prowadzi w zastosowaniu praktycznem do konsekwencyj sprzecznych zasadom celowości i słuszności. Podstawowem źródłem wad i błędów tego zarządzenia jest wprowadzenie postanowienia, w myśl którego dodatek godzinowy płacony jest za czas jazdy przewidziany w służbowym rozkładzie jazdy. Wskutek tego nie wypłaca się „godzinowego" za pozostałe składniki całkowitego czasu służby pracowników parowozowych, a więc za czas przyjęcia i zdania parowozu, za czas oczekiwania na stacji zwrotnej na przyjęcie pociągu powrotnego, za czas opóźnienia pociągu (poniżej 3 godzin), za czas dojazdu (bez parowozu) do miejsca objęcia służby i czas powrotu w tych samych warunkach, wreszcie zaś za czas odpoczynku w parowozowni zwrotnej, który to czas wprawdzie do „czasu służby" zaliczony być nie może, wpływa jednakże i to z reguły rozstrzygająco na wysokość wydatków pracownika z tytułu nieobecności w miejscu stałego zamieszkania. Z analizy kilkudziesięciu przykładowych turnusów pracy parowozowej wynika, iż czas jazdy rozkładowej stanowi często tylko 60,50 a nawet i 30% całkowitego czasu służby drużyny parowozowej, a stosunek wzajemny rozkładowego czasu jazdy do reszty czasu służby jest tak różnorodny i tak przypadkowo zależny od wielu lokalnych okoliczności, że według systemu wprowadzonego w zarządzeniu z dn. 30.V. 1936 r. nie istnieje możliwość takiego określenia stawki, aby uwzględniała ona sprawiedliwie cały czas służby pracownika.

System zarządzenia z dn. 30.V. 1936 r. faworyzuje wyraźnie, a bez widocznego uzasadnienia, pociągi, jadące z małą szybkością na krótkich odcinkach i premjuje te plany służbowe, w których czas pobytu w parowozowni zwrotnej oraz czas przyjęcia i zdania parowozu jest najmniejszy. Tem się tłumaczą nieoczekiwane i zapewne niezamierzone zwyżki należności, przypadające pociągom towarowym zdawczym o minimalnej szybkości i na krótkich odcinkach. To jest też powodem znacznych, bo również 50 i więcej procentowych obniżek na pociągach o znacznej szybkości i o niekorzystnym stosunku pomiędzy rozkładowym czasem jazdy, a innemi składnikami całkowitego czasu służby drużyny.

W tych warunkach omawiany system stać się musi źródłem krzywd tem dotkliwszych, że nieuzasadnionych, niezrozumiałych i niezawinionych. Należność pracownika zależną będzie nie od intensywności jego

pracy, ani też od nasilenia jego odpowiedzialności i nie od czasu jego służby, czy też od czasu nieobecności poza miejscem stałego zamieszkania, lecz od tego czy wyjeżdża on lub dojeżdża do stacji, w której istnieją urządzenia, umożliwiające skrócenie czasu przyjęcia, względnie zdania parowozu, od tego, jak kazano mu odpoczywać, czy też oczekiwać na pociąg w stacji zwrotnej, wreszcie zaś od tego, czy prowadzony pociąg biegnie normalnie czy też wykazuje opóźnienie.

Omawiany system prowadzić może ponadto do konsekwencyj sprzecznych z interesem i dobrem służby. Przy systemie, który obowiązywał poprzednio, i w myśl którego opłacano dodatkiem godzinowym cały czas służby od przyjęcia parowozu aż do oddania go w parowozowni macierzystej — istniał pieniężny sprawdzian i istniała skuteczna kontrola odpowiedzialności administracji za ekonomiczne ustalanie planu pracy drużyn parowozowych. Obecnie, gdy nie płaci się za czas przyjęcia i zdania parowozu, za czas opóźnień, za czas dojazdu celem objęcia służby i za czas pobytu w stacji lub parowozowni zwrotnej — istnieć mogą i istnieć będą bez wątpienia tendencje do wydłużania tych elementów składowych ogólnego czasu służby z krzywdą dla drużyn parowozowych, ale i ze szkodą dla interesów służby.

Na podstawie tych rozważań doszliśmy do wniosku, iż jedynym słusznym, celowym i sprawiedliwym systemem byłoby wprowadzenie dodatku godzinowego za całkowity czas służby od chwili przyjęcia parowozu w parowozowni macierzystej, aż do chwili oddania go w tejże parowozowni, względnie do chwili powrotu drużyny do niej (bez parowozu). Stawki dodatku winny być zróżnicowane według rodzaju prowadzonych pociągów, a w wysokości swej dostosowane naogół do poziomu należności uzyskiwanych przed I.VI.36 r. Dodatek godzinowy w odpowiedniej wysokości winien być wypłacany ponadto za czas zatrudnienia przy myciu wagonów, płókaniu kotła i t. p.

Oparty o te założenia system wymiaru dodatku za czas służby na parowozie byłby nietylko sprawiedliwym i słusznym, i wykluczałby wszelką przypadkowość, lecz nadto byłby w zastosowaniu praktycznem nierównie prostszym i bardziej oszczędnym, niż system wprowadzony w rozporządzeniu M. K. z dn. 30.V. 1936 r. i w ten sposób zapewniałby znaczniejszą oszczędność na kosztach administracji, co zrównoważyłoby do pewnego stopnia podwyżkę samych stawek.

3) Godzinowe w pracy manewrowej. Obniżka stawki dodatku godzinowego za czas manewrowania parowozem manewrowym niema uzasadnienia w dążności do uzyskania oszczędności ewidencyjno-rachunkowych. Mimo, iż teoretycznie obniżka ta jest mniejsza, niż obniżka godzinowego w pracy pociągowej, to jednak z uwagi na niski poziom należności za pracę manewrową przed 1.VI.36, oraz na ciężkie warunki pracy i poważną odpowiedzialność drużyn w tej służbie zatrudnionych, uznać należy tę obniżkę za wyjątkowo dotkliwą i krzywdzącą. Ponadto stanowcze zastrzeżenie wywołało postanowienie nowych przepisów [§ 2 ust. (8)], w myśl którego dodatek godzinowy za czas służby manewrowej wypłacany być ma za czas od chwili objęcia służby do chwili „ukończenia pracy manewrowej", podczas gdy przepisy obowiązujące poprzednio przyznawały ten dodatek do chwili „oddania parowozu w parowozowni". Widoczna i znamienna różnica polega na możliwości potrącenia wszelkich, nawet kilkuminutowych, przerw w pracy manewrowej z czasu służby i to bez konieczności odsyłania parowozu do parowozowni. Możliwość ta jest niebezpieczną zwłaszcza w związku z obowiązującym systemem premjowania pracy przetokowej i może być źródłem dotkliwych krzywd, nieporozumień i scysyj pomiędzy personelem stacyjnym i parowozowym.

W tym stanie rzeczy powołując się ponadto na wywody ogólne zawarte w pkt. 1 niniejszego memorjału, prosimy o przywrócenie stawki godzinowego za czas manewrowania parowozem manewrowym do wysokości obowiązującej poprzednio, tudzież o przywrócenie poprzednio obowiązujących zasad co do sposobu określania czasu, za który dodatek ten winien być wypłacany.

4) Wagonowo - strefowe. Równocześnie z zarządzeniem o godzinowem opublikowane zostało w tym samym Dzienniku Urzędowym i w ten sam sposób zarządzenie p. Ministra Komunikacji o dodatkach dla drużyn pociągowych na kolejach wąskotorowych. Zarządzenie to nie zmienia w niczem ani też nie upraszcza dotąd obowiązującego systemu i ogranicza się wyłącznie do znacznego obniżenia stawek t. zw. wagonowo-strefowego. Obniżka ta jest niezrozumiała i nieuzasadniona, ani ze względów ogólnych, o których mówiliśmy wyżej, ani też z uwagi na warunki pracy i poziom dotychczasowych należności z tego tytułu! Wobec tego prosimy o uchylenie wspomnianego zarządzenia i o przywrócenia stawek poprzednich.

5) Termin wprowadzenia zmian. Jesteśmy przekonani, iż Ministerstwo Komunikacji w uznaniu słuszności uwag naszych o wadach systemu wprowadzonego z mocy zarządzenia z d. 30.V.1936 r. podda system ten rewizji z uwzględnieniem projektowanych przez nas zasad. Ponieważ zaś uważamy, że próba nowych przepisów nie powinna się odbywać na koszt pracowników, którzy nie ponoszą żadnej odpowiedzialności za zarządzenia M. K., prosimy o wprowadzenie zmian przez nas projektowanych z ważnością od dn. 1.VI. 1936 r.

Prezes Związku
(—) Siadak.
Sekretarz Generalny
(—) Spyt.

SPRAWY SŁUŻBOWE

O INSTRUKCJI R.1

Przepisy ruchu na kolejach znaczenia ogólnego (Instrukcja R-1) nie zostały dotąd w sposób należyty uprzystępnione pracownikom służby wykonawczej, w szczególności zaś drużynom parowozowym.

Wydanie ich opublikowane zostało z niewiadomych powodów nie w Dzienniku Urzędowym M. K., lecz w Dzienniku Taryf i Zarządzeń Kolejowych, co w swoim czasie mogło ujść i uszło rzeczywiście uwagi licznych pracowników.

Urzędowy tekst omawianej instrukcji w brzmieniu pierwotnem wydany został drukiem niedość starannie. To też już w Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 1 z roku 1934 poz. 2, Ministerstwo musiało ogłosić sprostowanie długiego szeregu błędów drukarskich, często mających istotne znaczenie i zmieniających sens postanowień instrukcji. Jednakże i to sprostowanie nie było widocznie dość ścisłe, skoro zaszła potrzeba sprostowania, to dodatkowo prostować. (Dz. Urz. M. K. Nr. 6 z roku 1935, str. 57).

Mimo, iż omawiana instrukcja obowiązuje stosunkowo dość krótko, bo dopiero od dnia 1 grudnia 1933 r. — była ona już wielokrotnie nowelizowana. Z notatek podręcznych wynotować możemy kilkanaście rozporządzeń, nowelizujących wspomnianą instrukcję i następujących po sobie w bardzo krótkich odstępach czasu. Wskazujemy w tym względzie na następujące numery i pozycje Dziennika Urzędowego M. K.: 6-34, poz. 34; 8-34 poz. 51, 13-34 poz. 67, 42-34 poz. 257, 3-35, poz. 16, 6-35 poz. 33, 16-35 poz. 93, 24-35 poz. 127, 28-35 poz. 145, 4-36 poz. 12 i 13, 8-36 poz. 34 i 35. W wskazanych zarządzeniach mieszczą się nietylko drobne poprawki, lecz także zmiany i uzupełnienia, które dotyczą istotnej treści przepisów i zmieniają w punktach zasadniczych pierwotny ich tekst i pierwotne ich znaczenie. Są między niemi postanowienia, odraczające do nieokreślonych terminów wejście w życie niektórych postanowień instrukcji. (Dz. Urz. M. K. Nr. 8-34, poz. 51), jest cały szereg zmia, które pociągają za sobą automatycznie zmianę w innych, obowiązujących na P. K. P., przepisach i instrukcjach.

Także i inne przepisy i instrukcje, bądź to dotyczące bezpośrednio służby parowozowej, bądź też ważne dla tej służby z uwagi na jej styczność z

innemi rodzajami pracowników, zostały na skutek wydania instrukcji R-1 zmienione i ulegają dalszym zmianom, które są bardzo liczne.

Pracownicy parowozowi nie otrzymali pierwotnego tekstu instrukcji w dostatecznej ilości. Pracownicy, którzy posiadają egzemplarz instrukcji, należą do wyjątków. W tych warunkach większość pracowników nie miała możności zapoznania się z treścią tejże instrukcji w sposób jedynie odpowiedni i skuteczny, t. j. przestudjowanie jej tekstu. Także i ci nieliczni pracownicy, którzy instrukcję w pierwotnym jej tekście otrzymali, nie mają obecnie możności zorjentować się w obowiązującem brzmieniu jej postanowień, albowiem nie mogą korzystać z Dziennika Urzędowego M. K. i nie mają ani możności, ani też czasu i odpowiedniej kwalifikacji, zezwalającej na przeprowadzanie odpowiedzialnej korekty tekstu, tylokrotnie już zmienionego. Na trudności te napotykają nietylko pracownicy służby wykonawczej, lecz także i administracja kolejowa, oraz personel instruktorski. Zasady, zawarte w instrukcji R-1, znane są większości pracowników jedynie i wyłącznie z perjodycznych pouczeń, co jednak nie może być uznane za dostateczne, zwłaszcza, że i sami instruktorzy gubią się obecnie w powodzi sprostowań, zmian i uzupełnień, których instrukcja w czasie trwania mocy obowiązującej tylekrotnie uległa.

Według powszechnej i zgodnej opinji ogółu drużyn parowozowych, zrzeszonych w naszym Związku, oraz według naszego głębokiego przekonania — dotychczasowy stan rzeczy w omawianej dziedzinie nie może być dłużej utrzymywany bez poważnej szkody dla interesów służby, a nawet bez poważnej groźby dla bezpieczeństwa ruchu.

Instrukcja R-1 zawiera przepisy zasadnicze, które gwarantować mają prawidłowość i bezpieczeństwo ruchu kolejowego. Jeśli przepisy te mają zadanie swoje spełniać — jest rzeczą niezbędną, aby je pracownicy dokładnie znali, a da się to uskutecznić jedynie wówczas, gdy wszyscy pracownicy, posiadający jakikolwiek udział w wykonawczej służbie ruchu, otrzymają tekst tych przepisów, bądź to w całości, bądź to w dotyczących ich rodzaju służby wyciągu na rękę tak, aby mieli możność przestudjować ich tekst i nauczyć się go dokładnie. Dopiero na tle zdobytych w ten sposób wiadomości mogą spełnić swą pożyteczną rolę perjodyczne pouczenia i związane z niemi dyskusje, oraz wyjaśnienia.

Podkreślić należy ponadto, iż za wykroczenie przeciwko przepisom instrukcji R-1 drużyny parowozowe ponoszą odpowiedzialność, obwarowaną bardzo poważnemi sankcjami zarówno dyscyplinarnemi, jak też i karnosądowemi. Odpowiedzialność ta wyraża się z reguły w zawieszeniu w pełnieniu czynności służbowych, w całym szeregu zarządzeń niezmiernie dla pracownika przykrych, jak usunięcie od służby parowozowej, badania lekarskie i psychotechniczne i t. p., ponadto zaś w karach dyscyplinarnych, nie lżejszych z reguły od degradacji. Odpowiedzialność karnosądowa wyraża się groźbą kary do 5-ciu lat więzienia i związanemi z tą karą tragicznemi dla pracownika następstwami. W obecnych warunkach niesposób przyjąć na siebie odpowiedzialności za wykroczenie przeciw przepisom, których pracownik bez własnej winy należycie poznać, a zatem i zrozumieć nie może.

W tych warunkach uważamy za rzecz nietylko bezwzględnie konieczną, lecz także za bardzo pilną, a nawet naglącą, aby wszyscy pracownicy służby parowozowej otrzymali na rękę egzemplarze instrukcji R-1 z tekstem znowelizowanym i w brzmieniu obecnie obowiązującem.

Obowiązek zawiadamiania pomocników masz. o treści rozkazów poszczególnych

W Dzienniku Urzędowym M. K. Nr. 20 z 1936 r. pod poz. 95 ukazało się zarządzenie treści następującej:

„Jak wynika z badań, jedną z przyczyn wypadków z pociągami bywa niepowiadamianie przez maszynistę swego pomocnika o treści rozkazu szczególnego. Dla zapobieżenia temu na przyszłość zarządza się, aby maszynista po otrzymaniu od kierownika pociągu rozkazu szczególnego (ust. (9) § 53 „Przepisów Nr. R. 1) zawiadomił niezwłocznie swego pomocnika o treści tego rozkazu. Maszyniści winni niestosowania się do powyżej przytoczonego postanowienia, pociągani będą do surowej odpowiedzialności".

NOWE INSTRUKCJE

Ukazały się ostatnio następujące, nowe instrukcje dotyczące służby parowozowej:

1) Przepisy obsługi pociągów towarowych prowadzonych na hamulcach zespolonych (Instrukcja M. 58) wydane na mocy rozp. M. K. z dnia 11. II. 1936 r. Nr. dz. M. I. 17/12/36, Dz. Urz. M. K. Nr. 11/36 poz. 50.

2) Przepisy utrzymania parowozów zapasowych (Instrukcja M. 57) wydana na mocy rozp. M. K. z dnia Dz. Urz. M. K. Nr. 15/36 poz. 60. 2. III. 1936 r. Nr. M. M. II. 106/1/36.

Instrukcje te winny być już w czasie najbliższym wydane zainteresowanym pracownikom do użytku służbowego oraz omówienia przy pouczeniach perjodycznych.

ŻYCIE ZWIĄZKOWE

W SPRAWIE ZWOŁANIA NADZ. WAL. ZJAZDU

I.

Protokół Posiedzenia Prezydjum Związku z dnia 2. VII. 1936 r.

Obecni: Siadak, Pruszyński, Lisiewicz.

Po rozpatrzeniu rezolucyj nadesłanych przez Zarządy Kół, domagających się zwołania Nadzwyczajnego Walnego Zjazdu, stwierdzono, iż wpłynęło ogółem rezolucyj takich **22 sztuk** z następujących Kół:

1. Bydgoszcz
2. Toruń
3. Sosnowiec
4. Strzemieszyce
5. Kutno
6. Wilno
7. Sompolno
8. Siedlce
9. Grodno
10. Łazy
11. Nowy Sącz
12. Piotrków
13. Wołkowysk
14. Koluszki
15. Częstochowa
16. Warszawa Wschodnia
17. Jasło
18. Warszawa Główna
19. Skierniewice
20. Szczakowa
21. Lublin
22. Skarżysko.

Prócz tego wpłynęła rezolucja z Nadzwyczajnego Walnego Zjazdu Przewodniczących Kół Okręgu Lwowskiego. Rezolucja ta nie odpowiada wymogom Statutu § 73 ust. 3.

Pozatem wpłynęły odpisy rezolucyj nadesłanych do Koła Nowy Sącz od 19-tu Kół, a mianowicie: Grodno, Skarżysko, Szczakowa, Toruń, Wołkowysk, Jasło, Częstochowa, Lublin, Skierniewice, Sompolno, Ostrołęka, Sosnowiec, Strzemieszyce, Siedlce, Krośniewice, Warszawa Wschodnia, Kutno, Koluszki, oraz odpis rezolucji Nadzwyczajnego Walnego Zjazdu Okręgu Lwowskiego.

Zgodnie z postanowieniem Statutu § 73 ust. 3. odpisy rezolucyj nadesłanych do Koła Nowy Sącz nie mogą być podstawą do zwołania Nadzwyczajnego Walnego Zjazdu, nawet gdyby ilość tych rezolucyj przekraczała 1/3 Kół, gdyż rezolucje powinny być nadesłane do Centrali bezpośrednio.

Pozatem rezolucje nadesłane do Centrali jak i odpisy rezolucyj nadesłanych przez Koło Nowy Sącz różnią się co do wniosków mających być przedmiotem obrad Nadzwyczajnego Walnego Zjazdu. Prócz tego znikoma ilość Kół podała w rezolucjach porządek obrad, natomiast większość Kół porządku obrad nie podała wbrew postanowieniom Statutu § 73 ust. 4.

Pomijając powyższe względy natury formalnej, Prezydjum Z. Z. M. stwierdza, iż Związek Maszynistów liczy Kół 78, a zatem rezolucje nadesłane w ilości z 22 Kół nie reprezentują wymaganej Statutem ilości, gdyż jedna trzecia obecnego ilostanu Kół wynosi 26 Kół.

Wobec powyższego Prezydjum przekazuje niniejszą sprawę do rozpatrzenia Głównej Komisji Rewizyjnej zgodnie ze Statutem § 73 ust. 5.

Członkowie Prezydjum:

(—) Siadak (—) Pruszyński (—) Lisiewicz.

II.

Protokół Posiedzenia Głównej Komisji Rewizyjnej Z. Z. M. w sprawie zwołania Nadzwyczajnego Walnego Zjazdu.

Obecni: kol. kol. Janus, Królikowski, Maciejewski.

Akcja zwołania Nadzwyczajnego Walnego Zjazdu rozpoczęta przez Zarząd Koła Miejscowego Nowy Sącz, który wysłał do wszystkich Kół odezwę, spowodowała, że wpłynęło do Centrali Związku 22 rezolucyj o zwołanie Nadzwyczajnego Walnego Zjazdu.

Prezydjum Związku rozpatrując wszystkie nadesłane rezolucje przekazało je do Głównej Komisji Rewizyjnej celem zadecydowania. Główna Komisja Rewizyjna rozpatrując szczegółowo wszystkie nadesłane wnioski w rezolucjach ujęte i opierając się o Statut Związku § 73 ust. 3 i 4 stanowczo odrzuca żądania tych Kół, które nadesłały wspomniane rezolucje, a mianowicie dlatego, że 1) są w niedostatecznej ilości przewidzianej w statucie, 2) są między sobą sprzeczne. Niektóre Koła żądają wyraźnie wznowienia Kasy Odpraw Emerytalnych, inne żądają całkowitej likwidacji majątku związkowego, wypłacenia wpłaconych do K. O. E. składek przy wyjściu do emerytury. Jedno z Kół domaga się podtrzymania nadal składki związkowej w wysokości 6 złotych, w przeciwstawieństwie do żądań delegatów XIII W-go Zjazdu o obniżenie tej składki.

Zgodnie z postanowieniem Statutu § 73 odpisy rezolucyj nadesłanych na ręce Zarządu Koła Nowy Sącz nie mogą być podstawą do zwołania Nadzw. W. Zjazdu, nawet gdyby ilość rezolucyj była dostateczna, gdyż powinny być do Centrali nadesłane bezpośrednio.

Pozatem tylko znikoma ilość Kół nadesłała proponowany porządek obrad, co w myśl Statutu jest obowiązkowe przy domaganiu się zwołania Nadzw. W. Zjazdu.

Główna Komisja Rewizyjna wzywa Prezydjum Związku do zastosowania ostrych rygorów związkowych, do likwidacji Koła włącznie, w stosunku do tych Kół, które bezprawnie przetrzymują składki członkowskie.

Warszawa, dnia 3 lipca 1936 r.

Główna Komisja Rewizyjna Z.Z.M.:

(—) F. Królikowski (—) Janus (—) Maciejewski.

III.

Uchwała Zarządu Głównego z dn. 5 lipca 1936 r.

Zarząd Główny, rozpatrzywszy przedłożone sobie wnioski dotyczące zwołania Nadzwyczajnego Walnego Zjazdu Delegatów i zapoznawszy się z treścią oraz z uzasadnieniem uchwał Prezydjum Związku i Głównej Komisji Rewizyjnej podziela w całej pełni zapatrywanie tych, statutowo właściwych i kompetentnych organów Związku, iż nadesłany materjał nie uzasadnia z formalnego punktu widzenia obowiązku zwołania Nadzwyczajnego Walnego Zjazdu po myśli postanowień § 73 Statutu Związku.

Pominąwszy względy formalne, Zarząd Główny nie może uznać, aby zwołanie Nadzwyczajnego Walnego Zjazdu było w obecnych warunkach celowe i pożyteczne nawet z punktu widzenia wnioskodawców. Koła, które nadesłały wnioski domagające się zwołania Nadzwyczajnego Walnego Zjazdu różnią się zasadniczo w swych zapatrywaniach na zagadnienie odpraw emerytalnych, a żadne z nich nie przedłożyło należycie uzasadnionego i umotywowanego cyfrowo i rachunkowo projektu, z uwzględnieniem obecnej sytuacji finansowej Związku, konieczności obniżenia składki członkowskiej oraz zasad rachunku ubezpieczeniowo - technicznego, które nie mogą być zlekceważone bez ponownego naruszenia podstaw istnienia organizacji.

Zarząd Główny jest wobec tego przekonany, że w tych warunkach byłoby niemożliwem powzięcie na Nadzwyczajnym Walnym Zjeździe rozsądnych i zgodnych uchwał w sprawie odpraw emerytalnych. Nie ulega natomiast, zdaniem Zarządu Głównego, wątpliwości, że Walny Zjazd przyczyniłby się do wzmożenia i pogłębienia trudności organizacyjnych, wzajemnych pretensyj i nieporozumień i z tych względów byłby dla Związku pod każdym względem szkodliwy.

Zarząd Główny poczytuje sobie ponadto za obowiązek przestrzec członków i Zarządy Kół przed agitacją na rzecz zwołania Nadzwyczajnego Walnego Zjazdu, istnieją bowiem dowody, że agitacja ta inspirowana i podsycana jest z zewnątrz i ma na celu osłabienie i rozbicie naszej organizacji, do czego jednostki i Koła, nieświadome zakulisowych intryg, mogą się mimowoli przyczynić.

Zarząd Główny zwraca pozatem uwagę wszystkich członków i wszystkich organów Związku, iż w chwili obecnej stoi przed zawodem naszym ważne i trudne zadanie obrony poziomu wynagrodzeń za czas służby parowozowej. W obliczu strat, które nam z tego tytułu zagrażają, a które przewyższają wielokrotnie nawet najwyższą z możliwych odpraw emerytalnych jest obowiązkiem organizacji i jej członków skupić całą uwagę i wszelkie wysiłki na obronę zagrożonego tak bardzo odcinka naszych uprawnień zawodowych i zerwać raz wreszcie ze szkodliwą praktyką rozpraszania i marnowania sił organizacyjnych w dyskusji nad sprawami, które nie należą i należeć nie powinny do właściwych zadań związku zawodowego.

Wreszcie zwraca Zarząd Główny uwagę na treść swoich uchwał w sprawie zapomóg pośmiertnych. Świadczenia na tych uchwałach oparte, wychodząc z założeń rozsądnych, stanowią maksimum tego, co organizacja nasza w granicach możliwości, bez ujmy dla właściwych swoich zadań i bez obawy bankructwa członkom swoim świadczyć może, a wobec tego zwoływanie Walnego Zjazdu uznać należy nietylko za bezcelowe, lecz nadto za wybitnie szkodliwe dla Związku.

Wychodząc z tych założeń i stwierdzając, że praktykowane samowolnie przez niektóre Koła zatrzymywanie składek, stanowiących własność organizacji, jest naruszeniem podstawowych obowiązków organizacyjnych oraz prawa własności, Zarząd Główny wzywa Prezydjum Związku do zastosowania najsurowszych rygorów organizacyjnych wobec osób winnych tego rodzaju potępienia godnych postępków.

W SPRAWIE AGITACJI T. ZW. ZWIĄZKÓW OGÓLNYCH

Od pewnego czasu, mniej więcej od ostatniego naszego Walnego Zjazdu, daje się zauważyć wśród maszynistów wzmożona agitacja ze strony związków obejmujących wszystkie rodzaje służby kolejowej, mające na celu pozyskać wśród nich nowych członków.

Szczególną gorliwością odznacza się w tym względzie Z. Z. K., który próbował wyzyskać w tym celu uchwałę naszą o likwidacji K. O. E., obecnie zaś usiłuje wykorzystać obniżkę należności za czas spędzony w służbie na parowozie.

Metody stosowane w tej akcji agitacyjnej nie należą ani do zbyt wytwornych, ani nawet do całkiem uczciwych. Obok intryg zakulisowych i świadomego podsycania różnych fermentów stosuje się w tym względzie kłamliwe powoływanie się na nieistniejącą zgodę Centrali Z. Z. M., na jakieś rzekome pertraktacje, które nigdy miejsca nie miały oraz na sfabrykowane specjalnie, a sprzeczne z prawdą, opinje osób stojących na czele naszego Związku. Równocześnie stwarza się pozory troski o prawa naszego zawodu. Wypisuje się buńczuczne artykuły, składa się mętne, nieprzemyślane i mało uzasadnione wnioski i t. p.

Poczuwamy się wobec tego do obowiązku stwierdzić, że stoimy nadal tak jak i dotąd na stanowisku niezależności i odrębności organizacyjnej maszynistów oraz, że nie prowadziliśmy nigdy dotąd i nie zamierzamy wogóle prowadzić pertraktacyj na temat połączenia się, czy też organizacyjnego współdziałania z związkami ogólnemi.

Stwierdzamy również, iż wszystkie

nasze prawa wywalczyliśmy ongi sami, zjednoczeni w Związku Z. Z. M. bez współudziału a nawet mimo sprzeciwu i oporu związków ogólnych, które nie miały nigdy należytego zrozumienia dla naszych potrzeb i dla odrębnych warunków naszej służby. W chwili obecnej nic się w tym względzie nie zmieniło. Reklamowana obecnie troska o interesy pracowników parowozowych nie jest szczera, lecz ma na celu jedynie i wyłącznie względy agitacyjne. Wreszcie i to podkreślić należy, że mocne słowa, podkreślanie klasowości i bezkompromisowego stanowiska, wywyższanie się przy każdej sposobności ponad inne organizacje oraz przypisywanie samemu sobie nieomylności i wszystkich zasług — nie zawsze idzie w parze z realną możnością działania, najczęściej zaś ogranicza się do pustych słów nie mających żadnej realnej wartości. Wszystkie bez wyjątku związki ogólne należą do grona organizacyj zależnych i kontrolowanych, a opierając egzystencję swoją na składkach potrącanych z list płacy, mogą wykrzykiwać i wypisywać radykalne hasła tak długo tylko, dopóki się to administracji kolejowej nie znudzi i dopóki M. K. im na to pozwala. Możności swobodnego i niezależnego działania nie mają żadnej, muszą natomiast od czasu do czasu przyjmować na siebie rolę i obowiązki jawnie sprzeczne z grandilokwencją uprawianą w artykułach oraz na wiecach i zebraniach. W tych warunkach nie mają te związki nie tylko szczerej ochoty, ale wogóle możności skutecznej obrony uprawnień naszego zawodu.

Wypada pozatem zwrócić uwagę na znamienną okoliczność, iż związki ogólne nie interesowały się maszynistami wówczas, gdy B. B. Z. M. rozbijało ich szeregi przy pomocy administracji kolejowej, a nawet cieszyły się wówczas z trudności z jakiemi Związek nasz walczyć musiał. Zaczęły natomiast wyłapywać maszynistów wówczas dopiero, gdy B.B.Z.M. traci zarówno wpływy jak też i członków i gdy wskutek tego wytwarza się sytuacja sprzyjająca ponownemu zjednoczeniu pracowników parowozowych w jednej organizacji. Temu zjednoczeniu starają się Związki ogólne najwidoczniej przeszkodzić, wiedzą dobrze, iż dywersyjna ich akcja im samym żadnego pożytku przynieść nie może, może natomiast przyczynić się do dalszego rozbicia i osłabienia naszego frontu w sprawach zawodowych.

Zmuszeni jesteśmy wobec tego oświadczyć publicznie, że akcję związków ogólnych uważamy za złośliwe i celowe działanie na szkodę interesów naszego zawodu, w najlepszym zaś razie za pospolite i niewybredne łapiczłonkostwo. Przestrzegamy zatem wszystkich czytelników naszych przed tą agitacją i podkreślamy, iż jedynie skutecznym i właściwym sposobem obrony praw naszych jest zlikwidowanie rozłamu organizacyjnego i zjednoczenie wszystkich maszynistów w szeregach jedynej, niezależnej organizacji broniącej szczerze i uczciwie naszych interesów zawodowych, t. j. w Z. Z. M.

ZAPOMOGI POŚMIERTNE

Zarząd Główny Związku uchwalił na posiedzeniu dn. 5 lipca 1936 r. następujące zasady udzielania przez Związek zapomóg pośmiertnych:

1. W razie śmierci członka Z. Z. M. wypłaca kasa Centrali rodzinie zmarłego lub osobie przezeń wskazanej zapomogę pośmiertną w wysokości zł. 200,— (dwieście złotych).

2. Zapomoga pośmiertna po członkach, którzy przed dniem 6 kwietnia 1936 r. byli członkami Związku i wpłacili na rzecz Funduszu Odpraw Emerytalnych sumę wyższą niż zł. 200,— wypłacana będzie w wysokości równej sumie wkładek uiszczonych do K. O. E.

3. Do zapomogi pośmiertnej mają prawo tylko członkowie Związku, opłacający regularnie składki członkowskie i nie pozbawieni prawa do świadczeń po myśli postanowień Statutu.

4. Składka członkowska od członków - emerytów, z którymi stosunek służbowy rozwiązany został po dniu 6 kwietnia 1936 r. wynosić będzie po zł. 1.— miesięcznie.

5. Uchwała wchodzi w życie z dn. 6 kwietnia 1936 r. i obejmuje wypadki śmierci, które zaszły pomiędzy dn. 6. IV. i 5. VII. 1936 r.

6. Szczegółowy regulamin normujący warunki nabycia prawa do zapomogi i jej wypłaty zgodnie z ustalonemi wyżej zasadami opracowany zostanie przez Prezydjum Związku i zatwierdzony będzie na najbliższem posiedzeniu Zarządu Głównego.

Podając uchwałę tę do wiadomości członków, Prezydjum zawiadamia, iż rozpoczęło już wypłatę zapomóg pośmiertnych na tej podstawie i wobec tego wzywa uprawnionych do zgłaszania roszczeń w drodze organizacyjnej t. j. za pośrednictwem właściwego Koła miejscowego.

ZEBRANIA KÓŁ Z. Z. M.

7.VI. — Zjazd Okręgu Warszawskiego — Siadak, Pruszyński, Lisiewicz.
9.VI. — Zbąszyń — Lisiewicz.
14.VI. — Zjazd Okręgu Wileńskiego — Pruszyński.
17.VI. — Siedlce — Siadak.
27.VI. — Inowrocław — Siadak.
15.V. — Zebranie udziałowców Spółdzielni Jastrzębie - Zdrój — — Siadak, Dr. Żuniak.
13.VI. — Konferencja z Zarządem Okręgowym we Lwowie w sprawie gospodarki tamtejszym domem związkowym — Pruszyński, Lisiewicz.
13, 14.VI. — Zebrania likwidatorów oraz członków Spółdzielni Jastrzębie - Zdrój — Siadak i Dr. Żuniak.

KOMUNIKAT

Prezydjum Związku Zawodowego Maszynistów Kolejowych w Polsce zawiadamia, że w celu uproszczenia manipulacyj i uzyskania wynikających stąd oszczędności, Zarząd Główny Z. Z. M. uchwałą z dnia 5.VII. r. b. wprowadził zmianę w sposobie przesyłania „Maszynisty", począwszy od dnia 1 sierpnia 1936 r.

Zgodnie z treścią tej uchwały, czasopismo związkowe nie będzie dostarczane członkom na adresy prywatne, za pośrednictwem urzędów pocztowych, jak to miało miejsce dotychczas, lecz przesyłane będzie zbiorowo, w odpowiedniej ilości, do Zarządów Kół i mężów zaufania ekspozytur.

W związku z tem wszyscy członkowie, niepozbawieni praw członkowskich, zarówno czynni, jak i emeryci, winni zgłaszać się po odbiór czasopisma, począwszy od dnia 1-go sierpnia r. b., do właściwych Zarządów Kół, względnie mężów zaufania.

ZAMIANA

Kol. Grygorczuk masz. I kl. parowozowni Bydgoszcz zamieni się z kolegą z parowozowni Białystok. Zgłoszenia nadsyłać pod adresem Grygorczuk Michał, Bydgoszcz, Parowozownia.

POŻEGNANIE

Odchodząc z dniem 1.VII. r. b. w stały stan spoczynku (emeryturę) żegnam wszystkich kol. maszynistów i współpracowników parowozowni Kraków, życząc szczęśliwej i owocnej dalszej pracy w służbie kolejowej dla dobra naszej Ojczyzny. Zarazem życzę wszystkim i każdemu zosobna wysługi pełnych lat służby bez jakiegokolwiek niepożądanego wypadku i w jak najlepszych warunkach.

Z poważaniem i koleżeńskiem pozdrowieniem
Rudolf Nawara.
Szczakowa, dnia 1.VIII. 1936 r.

PODZIĘKOWANIA

Wszystkim, którzy po zgonie ś. p. męża mego oddali mu ostatnią posługę i zakupili 2 msze św. za spokój jego duszy oraz Zarządowi Głównemu Z. Z. M. za szybkie wypłacenie zapomogi pośmiertnej składam tą drogą serdeczne podziękowanie.

Bronisława Grabowska,
Sompolno.

Wydawca: Związek Zawodowy Maszynistów Kolejowych. Redaktor odpowiedzialny: Eugenjusz Pruszyński

Zakł. Druk. F. Wyszyński i S-ka, Warszawa